Nr 20. Kraków, dnia 1 września 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, ulica Szpitalna L. 3, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. Kwartalna 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 2 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1

Konto czekowe 91.089. Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Lokal organizacyi krajowej jakoteż redakcya i administracya Nowego Kolejarza przeniesione zostały z dniem 1 lipca b. r. na ulicę Szpitalną l. 3, II. piętro.

O czem zawiadamia się odbiorców naszego pisma i wszystkich członków organizacyi.

Ogólna krajowa konferencya kolejarzy.

Zarząd Organizacyi krajowej »Samopomoc« uchwalił na posiedzeniu w dniu 22 lipca b. r. zwołać ogólną konferencyę kolejarską w dniach 15 i 16 września 1907 w Krakowie. Konferencyę tę poprzedzi przedkonferencya delegatów dnia 14 września b. r.

Głównym celem konferencyi będzie: 1) ostateczne ułożenie postulatów kolejarskich w ogólności ze szczególnym uwzględnieniem interesów kolejarstwa galicyjskiego celem przedłożenia tychże jesiennej sesyi parlamentu i 2) omówienie spraw organizacyjnych.

W konferencyi wezmą udział delegaci wszystkich kategoryi i fachowych grup kolejarstwa z wszystkich miejsc służbowych, najmniej po jednym z każdej miejscowości — wybrani przez towarzyszy zawodowych i zaopatrzeni imiennem zaproszeniem, wydanem przez Zarząd Samopomocy i pełnomocnictwem, stwierdzającem tożsamość osoby a wystawionem przez męża zaufania.

W szczególności zaś w konferencyi wezmą udział.

1. powyżej wyszczególnieni delegaci
2. Zaproszeni na konferencyę posłowie do Rady Państwa wszystkich odcieni politycznych
3. Reprezentanci prasy
4. Delegaci ministerstwa kolejowego i trzech dyrekcyi kolejowych w Galicyi.
5. Prezydyum miasta Krakowa.
6. Członkowie zarządu organizacyi krajowej
7. Członkowie własnej organizacyi o ile nie będą delegatami w charakterze słuchaczów bez prawa glosowania i zabierania głosu w dyskusyi
8. Koledzy nie należący do organizacyi mogą otrzymać wstęp na salę albo galeryę w charakterze słuchaczów za poprzedniem zgłoszeniem się po kartę wstępu w prezydyum organizacyi, Kraków Szpitalna l. 3.

Zarząd organizacyi uchwalił aby o konferencyi zawiadomić c. k. ministerstwo kolejowe i c. k. dyrekcye kolejowe w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie z prośbą aby władze co udzieleniu urlopów na ten cel nie stawiały żadnych trudności.

Dnia 14-go września odbędzie się wieczorem przedkonferencya celem zapoznania się z przybyłymi delegatami, ostatecznem omówieniem porządku dziennego i przebiegu obrad

Ogólny porządek konferencyi jest następujący:

Zagajenie, wybór definitywnego prezydyum i biura. Powitanie posłów i obcych gości. Wysluchanie przemówień delegatów, odczytanie porządku dziennego Wybór komisyj obrady komisyj i plenum. Glosowanie nad wnioskami komisyj wnioski i interpelacye i w końcu uroczyste zamknięcie zjazdu.

Propozycye te na plenarnem posiedzeniu mogą ulegać zmianom.

Na posiedzeniu zarządu dnia 29. lipca b. r. wybranym został komitet gospodarczy, który ma się zająć wynajmem odpowiednich lokalów na przedkonferencyę tudzież ułożyć program przyjęcia gości, dostarczenia noclegów i t. p.

Koszta pobytu delegatów w Krakowie pokrywają miejscowi koledzy drogą składek. Koszta konferencyi pokryje zaś trzymiesięczny dodatek do wkładek w wysokości 30 hal od członka w trzech miesięcznych ratach.

Zwraca się uwagę pp. delegatów i wszystkich zamierzających uczestniczyć obradom konferencyi dnia 15. i 16. września b. r. aby po urlopy zwracali się wprost ustnie do naczelników służbowych z wyraźnem oświadczeniem że udają się na konferencyę kolejarską do Krakowa. Gdyby naczelnicy służbowi wzbraniali się udzielać urlopów, należy natychmiast odnieść się do Zarządu naszej Organizacyi, która poczyni odpowiednie kroki

W nadziei, że ogół kolejarstwa zrozumie wielką doniosłość tego zjazdu, na którym szczegółowo omówione będą sprawy każdej fachowej grupy kolejarskiej, gdzie nad temi sprawami przeprowadzi się szczegółową dyskusyę, gdzie obecność posłów umożliwi tymże przypatrzeć się z bliska na-

szym stosunkom ekonomicznym i sprawdzić naocznie nasze żale, gdzie sami kolejarze a nie najemni agitatorzy przedstawiać będą położenie naszego zawodu, gdzie nie drukarz, szewc albo niedokończony akademik ale strażnik, konduktor palacz robotnik i t. p sam jak umie, przedstawiał będzie krzywdy swego bliższego zawodu, że tam kolejarze wyszlą licznie swoich delegatów i sami o ile możności zechcą śledzić ich czynność.

Każdy z kolegów powinien w końcu zrozumieć że konferencya krajowego kolejarstwa będzie najważniejszym krokiem dla przygotowania systematycznej walki o poprawę naszego bytu ekonomicznego.

Konferencya będzie pierwszym samoistnym ruchem kolejarstwa, które dotychczas prowadzone na pasku politycznym partyi socyalno-demokratycznej, było ostatnim sługą tej partyi, bez najmniejszej korzyści, ale owszem z ujmą i krzywdą dla siebie. Konferencya zerwie ostatecznie więzy nałożone na nas przez obce i wrogie nam i krajowi naszemu organizacye centralne, wyzyskujące finansowo i moralnie galicyjskie kolejarstwo — a zbuduje nowe ognisko naszej woli i chęci do pracy nad podniesieniem ekonomicznego i narodowego bytu, pracowników kolejarskich w Galicyi.

Z ruchu organizacyjnego.

Zgromadzenie kolejarzy we Lwowie.

Dnia 21 sierpnia b. r. pod przewodnictwem kolegi maszynisty p. Massara nadkonduktora p. Lorka i pana Planety odbyło się we Lwowie zgromadzenie kolejarzy liczące przeszło 150 uczestników.

O organizacyi referował Bogdan Krzysztofowicz którego czerwona klika celem podkopania doń zaufania nazwała »złotokolnierzowcem«, podczas gdy tenże jest sobie skromnym tylko adjunktem, w dodatku nie zbyt mile widzianym przez złotokołnierzowe kolejowe autorytety.

Z gorącego przemówienia p. Krzysztofowicza zamieszczamy poniżej najważniejsze ustępy.

»Szanowni koledzy!

Wezwany przez Centralny Zarząd naszej organizacyi krajowej do wygłoszenia referatu do drugiego punktu dzisiejszego porządku dziennego, jestem przekonany o zbędności zastanawiania się na tem zgromadzeniu nad elementarnemi zasadami idei organizacyjnej w ogóle. Kolejarze bowiem od dawna już zrozumieli, że koalicya jest jedynym środkiem walki przeciw wyzyskującemu ich kapitalizmowi — Walczymy już od dawna, lecz nie zawsze z porządanym skutkiem, bo z jednej strony biurokracya prywatnych i państwowych przedsiębiorstw kolejowych rzuca nam przeszkody pod nogi, a z drugiej strony my sami utrudniamy sobie powodzenie przez wybór złych i nieodpowiednich środków w tej długotrwałej walce.

Zasada »w jedności siła« jest u nas niestety jeszcze ciągle pięknym wprawdzie, ale tylko na chrzcinach i weselach energicznie rozbrzmiewającym — w rzeczywistości zaś w ponurem życiu codziennem bezdusznym frazesem.

Stanowczo musimy zerwać z przeszłością i poprzestać zachwycać się naszą solidarnością na piknikach i uroczystościach familijnych. Zacznijmy poważnie myśleć sami o sobie a z doświadczeń przeszłości wyciągnąć naukę jakich błędów nadal należy nam unikać.

Każda zdrowa praca społeczna polega na stopniowej ewolucyi Nasze dotychczasowe drobne organizacye nie były czem innem jak tylko powolną ewolucyą społecznej wielkiej myśli.

Organizacye te o ile zakładały się na gruncie czysto zawodowym, o tyle z pewnością nie przynosiły żadnej szkody naszym interesom i sprawie naszej przyszłości. Bo w pracy społecznej nigdy nic nie marnieje, chociaż skutki nie zaraz są widoczne.

Te bowiem grupki zawodowe urzędnicze i nieurzędnicze były bezwiednymi zaczątkami wielkiej jednolitej kolejarskiej organizacyi przyszłości, której niezbędność obecnie wszyscy odczuwamy. Grupki te przygotowały grunt pod wielką organizacyę, spełniły zadanie wychowawcze i wyrobiły dzielne jednostki pielęgnujące szerszą myśl społeczną I dla tego jakimikolwiek były te zawodowe zawiązki różnych nazw i odcieni, potępiać nam ich nie wolno, jak to zwykli niektórzy z nas czynić.

Natomiast zastępy kolejarzy które nie w zawodowych związkach ale w stronnictwach politycznych szukały zbawienia i ratunku dla swych zawodowych aspiracyi, te grupy wyrządziły wielką nam krzywdę przez opóźnienie zrealizowania naszych dążności, przez przedłużenie drogi prowadzącej do celu i przez znieczulenie i zobojętnienie w pewnej części naszej samodzielności zawodowej.

Ale i tych ostatnich potępiać się nie godzi o tyle, o ile bądź co bądź partye polityczne chociaż dalekiemi drogami, od czasu do czasu dla własnego interesu jakąś sprawę kolejarską z miejsca ruszyć musiały, a powtóre że i tam pracowali nasi koledzy z tą dobrą wiarą, że pracując dla partyi politycznej, działali w interesie naszego zawodu.

Na stanowcze potępienie zasługują atoli ci, którzy nie będąc sami kolejarzami, wcisnęli się podstępnie i obłudnie między nas i za naszą krwawicę wspaniały żywot prowadząc dzielą nas na wrogie sobie obozy. Jako płatni agitatorzy nadużywają popularnych haseł, rzucają je między masy najmniej uświadomionych wyzyskując ich dobrą wiarę i ofiarność dla celów swych partyi politycznych, a częściej jeszcze dla swych własnych kieszeni.

Nie idea socyalistyczna jako taka — ale jej galicyjscy fałszerze są uwodzicielami i wyzyskiwaczami galicyjskich kolejarzy.

Nasze dzisiejsze zebranie za wiele ważniejszych spraw ma do załatwienia, ażeby nam wolno było tracić czas na wykazywanie oszóstw i łajdactw tych niesumiennych uwodzicieli.

Przy tem wszystkiem podziwiać należy tylko dotychczasową naiwność tych wszystkich naszych kolegów, którzy mimo 15-letniej bezpłodnej przynależności do politycznej organizacyi, mimo wykazanych jej oszustw i nadużyć jeszcze nie stracili wiary w jej użyteczność?..

Każde stronnictwo polityczne dąży do władzy, a czem jest ono dalszem od tego celu tem mniej przebiera w środkach demagogicznych. Dla partyi socyalistycznej nasza bieda, nasz ucisk, nasze niedomagania stanowią podatny grunt pod posiew jątrzących haseł nienawiści. Nie umiejąc się oprzeć na własnej zbiorowej samopomocy szliśmy jak stado baranów za każdym co tylko umiał pociągnąć nas złudnemi błyskotliwemi obietnicami. To też i skubano nas jak baranów! Skubano naszą pracę, dobrą wiarę, uczciwość, naszą siłą liczebną, nasze stanowisko w państwie, naszą krwawicę a nieraz i naszą egzystencyę dla celów partyjnych ale nie dla naszych celów.

Doszło już do tego, że wyzyskujące nas partye polityczne nie przebierają już w środkach a każdego z nas kto ma odwagę prawdę w oczy im powiedzieć, nazywają klerykałem nieuczciwym kolejarzem i takiego obrzucają błotem czerpanem ze słownika swych obelg i wyzwisk i obryzgują oszczerstwami czerpanemi ze swych kałamarzy — Prawdy boją się oni jak djabeł święconej wody i dla tego gwałcą wolność słowa, ci przezacni szermierze wolności i swobody. Aby nie słyszeć prawdy, sieją oni gwałt i teror ci *specyalni* galicyjscy demokraci

Takie postępowanie tych rzekomych naszych opiekunów poczyna w nas rozbudzać poczucie sponiewieranej ludzkiej godności Nas 35.000 kolejarzy w Galicyi poczyna stawiać sobie pytanie, skąd przychodzimy do tego aby nas obrażały indywidua wzięte wprost z ulicy? Skąd przychodzą do tego drukarze, szewcy i niedowarzeni akademicy aby plądrowali jak u siebie w domu — w naszych sumieniach

w naszych przekonaniach w naszych sprawach zawodowych i w naszych kieszeniach?.

Czyżeśmy już tak zaniedołężnieli w tej 15-letniej politycznej niewoli u socyalistów, że nas pierwszy lepszy pokątny agitator kiedy zechce wyprowadzi na ulicę dla bezcelowej demonstracyi? — Czyż ulica jest miejscem gdzie mamy się rozprawiać o nasze prawa? — Czyz nas nie stać na silną organizacyę, która bez pomocy ulicznej gawiedzi, mętów i szumowin wielkomiejskich byłaby zdolną stanąć w obronie naszych interesów? — Czyż *Lumpenproletariat* ma nam pomagać w zdobywaniu naszych praw i czy w końcu straszenie ulicą i *lumpenproletaryatem* nie dowodzi bezsilności tej organizacyi która w ten sposób wystrzeliwuje ostatnie swoje argumenty i ostatnie swoje naboje?..

Azaliż nie potrafimy w naszem własnem gronie odszukać ludzi, — kolegów dzielnych i uczciwych, którzy posiadając zaufanie ogółu kolejarstwa pracować zechcą skutecznie i uczciwie dla naszego własnego dobra, a nie dla dobra partyi politycznej?

Naszą siłą jest solidarność zawodowa, która także wytworzy potrzebnych nam ludzi, którzy dźwigną wysoko sponiewierany nasz sztandar i położą kres ku pczeniu idealami i zasadami. Obowiązkiem naszym jest tworzenie tej solidarności, a wówczas polityczni karyerowicze nie będą naszemi rękami wyciągać dla siebie kasztanów z gorącego pieca, bo my zjednoczeni i silni będziemy zawsze tym politycznym »j ę z y c z k i e m u w a g i«, który o losach stronnictw będzie decydował. Nie będziemy bydłem wyborczem lecz bezpartyjni i bezpolityczni mimo to w polityce wielką będziemy odgrywać rolę. Bezpartyjność polityczna jest właśnie naszą polityką.

Nadto gdy stworzymy silną organizacyę, to jak bańka mydlana pryśnie przed nami, upór i złośliwość biurokracyi, która musi się nagiąć do prądu czasu i ducha postępu, jaki teraz wieje już nawet od fotelu ministeryalnego, nawołującego do organizacyi jako jedynej deski ratunkowej w naszem przykrem położeniu.

Sam przecież minister D e r s c h a t t a wskazywał wielokrotnie na organizacyę, jako jedyne wyjście z położenia. Ten mąż parlamentarny rozumie bowiem dobrze jak ważnym czynnikiem w socyalnym rozwoju państwa jest organizacya. W o b e c t e g o n i e c h ż e w i ę c w s t ą p i o d w a g a i o t u c h a w z a j ę c z e s e r c a t y c h, c o w z r ó s ł s z y w s e r w i l i z m i e, j e s z c z e c i ą g l e b o j ą s i ę o r g a n i z a c y i (*Brawo*). Organizacya to przeciwwaga anarchii, to pokojowe tworzenie ładu i porządku, za które wdzięcznem nam będzie wolne państwo niedalekiej przyszłości, (*oklaski*).

Z rozrostem zawodowej organizacyi stojącej na straży naszego życia zawodowego zniknąć muszą podejrzane karyery, protekcya lizuństwo, sobkostwo i korupcya te wstrętne pasozyty w dzisiejszem życiu kolejarskiem. (*Oklaski*).

W pierwszej linii sama już liczebność silnej organizacyi będzie jej imponującą siłą nakazującą respekt przed wszelkimi zakusami w reakcyjnym kierunku, drugim czynnikiem siły, jest zbiorowy pieniądz, który bądź co bądź w każdej walce odgrywa podstawową rolę. W końcu zaś prasa zawodowa której ton odpowiadać musi powadze organizacyi, a której nie wolno kalać brudnym stylem rynsztokowych piśmideł.

O innych środkach obrony pomyślmy dopiero wówczas gdy już staniemy się silną organizacyą, z góry atoli zalecam, wystrzegania się gwałtów i teroru, bo chcąc zdobywać prawa, nie możemy puszczać się na bezprawia.,

Gdyby atoli kiedyś okoliczności zmusiły nas — co nie daj Boże! — chwycenia się ostatecznego środka obrony, to niechże przynajmniej przyświeca nam to przekonanie, że j a k o b e z p a r t y j n a z a w o d o w a o r g a n i z a c y a, u ż y l i ś m y t e j b r o n i n i e w s ł u ż b i e i d l a z y s k u c u d z e j p a r t y i p o l i t y c z n e j, ale w y ł ą c z n i e t y l k o d l a p o p a r c i a n a s z y c h w ł a s n y c h i n t e r e s ó w z a w o d o w y c h. (*Burzliwe oklaski.*)

I ta samodzielność będzie znowu jedną z naszych korzyści wynikających z bezpartyjności organizacyi. Polityczna bowiem partya socyalistyczna podjudza do strejków tylko wtedy, gdy tenże leży w jej interesie politycznym. Raz już musimy temu koniec zrobić. Nie pod komendą fałszywych apostołów, ale pod własną komendą iść odtąd będziemy.

Oto proszę szanownych Panów, krótkie określenie formy, celów i środków naszej organizacyi. Ma ona być o g ó l n ą, b e z p a r t y j n ą, z a w o d o w ą i k r a j o w ą.

O g ó l n ą, bo do niej może i powinien należeć na zasadzie zupełnie demokratycznej równości każdy kolejarz, tak złotokolnierzowy pan jak i dzienny robotnik i manipulantka kolejowa — bez obawy, ażeby to mogło w czemkolwiek naruszyć obowiązki dyscypliny służbowej.

B e z p a r t y j n a – bo wolność przekonań politycznych jest bezwarunkowo zastrzeżoną dla wszystkich jej członków. Organizacya ta, jako ściśle z a w o d o w a, nie rozróżnia w swem łonie żadnych kierunków politycznych, ani wyznań religijnych, ani przynależności narodowej. Każdy członek, jako kolejarz, byleby tylko był uczciwym, ma prawo do wzajemnego szacunku współczłonków, przysługuje mu wolność słowa i opieka lub obrona jego interesów zawodowych. Organizacya, jako taka, w y k l u c z a w s z e l k ą p o l i t y k ę ale poza organizacyą może każdy iść w takim kierunku politycznym, jaki mu wskazują jego przekonania. Może więc być socyalistą, narodowym demokratą a nawet — wedle gustu — i konserwatystą.

Wreszcie organizacya ma być k r a j o w ą. Jest to proste i jasne. My stanowimy tu w kraju potężną masę — chcemy być tu u siebie sami panami — a nie iść na pasku wiedeńskiej centrali. Z naszych wkładek uzbierane fundusze będziemy dla własnych korzyści spożytkowywać w kraju. Może w niedalekiej przyszłości Galicya osiągnie należną jej samodzielność, nie wolno więc nam stawać się obcymi własnemu społeczeństwu. A i tego lekceważyć nie możemy że stoimy w przededniu reorganizacyi kolei państwowych i niezawodnie otrzymamy krajową dyrekcyę, w której przeważna część spraw naszych będzie rozstrzyganą.

Zaś jasnem jest jak słońce, że nasz separatyzm organizacyjny nie przeszkodzi nam bynajmniej w wielkich, sprawach obchodzących ogół kolejarstwa austryackiego, iść rękę w rękę że związkami zachodnich prowincyi dla których tym pożądańszym będziemy sojusznikiem, czem większą będzie nasza siła.

Na zakończenie niech mi wolno będzie dotknąć jeszcze sprawy na pozór osobistej — a w rzeczywistości związanej ściśle z nasza organizacyą. Otóż ze strony czerwonych demagagów uczyniono mi wielki zaszczyt — b o c z a s e m i o b e l g i b y w a j ą z a s z c z y t e m — obrzucając mię stekiem potwarzy, oszczerstw i wyzwisk, jako jednego z **głównych** organizatorów krajowej organizacyi. Zaszczyt ten n i e s ł u s z n i e mię spotkał, bo mogę szanownych Panów zapewnić, że jestem tylko zwykłym pionkiem w gronie całego szeregu o wiele zacniejszych i dzielniejszych odemnie kolegów, rekrutujących się ze wszystkich warstw kolejowej służby w całym kraju. Obelgi nas dotknąć nie mogą — a zapewniamy naszych przeciwników, że można n i e b y ć s o c y a l i s t ą — mimo to być szczerym przyjacielem ruchu socyalnego i uczciwym człowiekiem. Nie judzeniem, kłamstwem i terrorem — ale tylko drogą zgody wzajemnego szacunku i współpracy możemy dojść do rozwiązania Problemu społecznego.

Musimy tylko stanąć szczerze i odważnie razem pod hasłem. »J e d e n z a w s z y s t k i c h, w s z y s c y z a j e d n e g o.

Po ożywionej dyskusyi i wyczerpaniu porządku dziennego zgromadzeni uchwalili następującą rezolucyę:

Zgromadzeni w liczbie 150 przedstawiciele wszystkich warstw służby kolejowej we Lwowie w dniu 21. sierpnia 1907 uznają, że dla celów zawodowych jest najodpowiedniejszą jedynie ogólna, bezpartyjna i krajowa organizacya

kolejarzy i uchwalają bezzwłoczne założenie we Lwowie filii, — mającej swą siedzibę w Krakowie krajowej organizacyi kolejarzy »Samopomoc«. Celem wykonania tej uchwały wybrano tymczasowy komitet w którego skład weszli następujący koledzy:

Noworolski (przewodniczący), wydziałowi: Konopacki, Dilling, Ćwikliński, Kotowicz, Zohler. Klabutschar Rozanowski, Krzysztofowicz, Grycho Planeta, Prędki. — Wpisy na członków zgłaszać należy tymczasowo na ręce przewodniczącego Noworolskiego i sekretarza Dillinga.

Następnie uchwalono wziąć udział w konferencyi kolejarzy galicyjskich w Krakowie w ten sposób, że każda kategorya, bez względu czy należy do krajowej organizacyi, wyszle reprezentantów własnym kosztem na konferencyę, która na ręce Koła polskiego przedłoży najważniejsze postulaty kolejarzy do ustawowego traktowania w parlamencie.

Wybranych delegatów należy zgłosić najpóźniej do 1. września br., u przewodniczącego filii lwowskiej, lub w głównym zarządzie w Krakowie, a to celem uzyskania wskazówek i legitymacyj dla delegatów.

* *

Echem łajdackich występów rzeszowskich socyalistów podczas zgromadzenia w Rzeszowie dnia 2-go lipca b. r. jest następujące sprostowanie magazyniera Wintera przysłane nam ze pośrednictwem »smarkatego żydka« w następującej osnowie:

Do Redakcyi »Nowego Kolejarza« w Krakowie Szpitalna 3 II p. Po myśli § 19 ust. pras. wzywam o umieszczenie następującego sprostowania artykułu rozpoczynającego się od słów »zgromadzenie kolejarzy w Rzeszowie« umieszczonego na str. 3 numeru 17 »Nowego Kolejarza« z d. 15. lipca 1907: Nie jest prawdą bym był jako magazynier od węgli sprawcą niesłychanych nadużyć nie jest prawdą bym wstąpił do krajowej organizacyi ze strachu o swe masło na głowie i nie jest prawdą bym należał do jakiejś organizacyi ze strachu, by moich manipulacyi węglowych nie piętnowano. Natomiast prawdą jest, że nigdy jako magazynier żadnych nadużyć nie popełniłem i prawdą jest dalej, że przyczyną mego wstąpienia i należenia do organizacyi nie był żaden strach.

Karol Winter.

* *

Winter teraz dopiero rozpoczął sobie dobry taniec No będziemy się bawić aż do upadłego! . . . . . .

Morituri te salutant!

Ani sługa kolejowy, ani jego rodzina nie może z powodu poniesionego w służbie uszkodzenia zdrowia i za połączone z tem boleści być ukrócony. On musi także za utratę awansu być odszkodowanym, jednym słowem powiedziawszy, uszkodzony w służbie sługa kolejowy nie może być pozbawiony praw przysługujących mu z powszechnej ustawy cywilnej, jak to dotychczas się praktykuje.

Do obecnej chwili uszkodzony w służbie kolejarz jest ze strony Zarządu kolejowego bardzo po macoszemu traktowany, i zostaje z korzystania z postanowień ustawy cywilnej wyłączonym. Obecnie powszechnie praktykuje się, że uszkodzony w służbie kolejarz za symulanta i oszusta bywa uważany.

Lekarze kolejowi stoją pod naciskiem »z góry« i nieszczęśliwemu nie śmią z prawdą zgodne świadectwa wystawić, nawet lekarze kolejowi zaniedbując zupełnie uszkodzonego w służbie kolejarza, zmuszeni są na niekorzyść uszkodzonego działać.

Również bywa na porządku dziennym, że nawet w obec Sądu zeznania, twierdzenia i orzeczenia ustanowionych ze strony Zakładu ubezpieczeń od wypadku lekarzy z faktycznym stanem rzeczy i prawdą nie stoją w zgodzie. Uszkodzonemu i nawet najwyższym powagom lekarskim, którym uszkodzony do badania się poddał, nigdzie nawet wobec sądu wiary nie dają, tylko zeznania lekarza zakładowego lub kolejowego, które zawsze są dla uszkodzonego niekorzystne, znajdują dobre przyjęcie. Ztąd też pochodzą te okropnie wygórowane koszta procesowe i wydatki dla rzeczoznawców, które to wydatki zawodowy Zakład ubezpieczeń od wypadków rok rocznie płaci aby tylko uszkodzonego kolejarza w jego słusznie się należącem odszkodowaniu i na rencie ukrócić.

W ogóle bywają nawet wiecznym kalekom kolejowym tylko tak zwane »doczesne renty« o małym wymiarze procentualnym przyznawane a do odszkodowania za ucierpiane boleści nie śmie uszkodzony sługa kolejowy nawet rościć sobie pretensyi i ani jednego nie ma kaleki kolejowego, któryby za cierpienia i boleści został odszkodowany.

Również i ta okoliczność nigdy nie bywa uwzględnioną że słudze kolejowemu przysługuje prawo po pewnym czasie do wyższej rangi i poborów awansować, do czego on z powodu wypadku a nie własnej winy jest przeszkodzonym.

Upomina się kaleka kolejowy o swoje ustawowe należytości od zawodowego Zakładu ubezpieczeń od wypadków austr. kolei we Wiedniu, to w pierwszej linii zaraz mu własną winę zarzucają i odsyłają go z roszczeniami na drogę prawa pod którą ma się rozumieć Sąd polubowny we Wiedniu.

Tenże jednak Sąd składa się z samych członków, którzy nie są znawcami, dlatego też wszystkie orzeczenia tych Sądów polubownych, od których nie ma dalszego odwołania, są niesprawiedliwe i omal zawsze na niekorzyść i szkodę uszkodzonego sługi kolejowego wydawane.

Aby sprawiedliwości i idei stało się zadość w drodze ustawowej takie normy powinny być ustanowione.

1) Uszkodzony sługa kolejowy podlega do 4 tygodni po wypadku odnośnej kasie chorych, przyczem dotychczasowe pobory służbowe uszkodzonego nie mogą być strącone. Kasa chorych ma wszelkie do zupełnego wyzdrowienia uszkodzonego starania dołożyć i koszta leczenia z funduszu Kasy chorych pokryć.

2) Jeżeli w ciągu 4 tygodni wyzdrowienie zupełne i zdolność do służby nie nastąpiło, przechodzi uszkodzony z dniem 29-tym po wypadku w opiekę i starania o zupełne wyzdrowienie aż do uzdolnienia do pracy lub tej samej służby, do odnośnego Zakładu ubezpieczeń od wypadków, który własnymi kosztami z funduszu zakładowego o zupełne wyzdrowienie wszelkich możliwych, choćby najkosztowniejszy starań dołożyć musi, przyczem dotychczasowe pobory uszkodzonemu w całości bez potrącania wypłacane być powinny.

3) Jeżeli uszkodzony sługa kolejowy do roku nie wyzdrowiał zupełnie tak aby zdolność miał do pracy, ma tenże jako doczesny lub dożywotny kaleka rentą być zaopatrzonym. W ciągu zaś roku leczenia nie może być ukrócony.

Po upływie roku leczenia komisya złożona z lekarzy specyalistów ma orzekać o wysokości procentów utraconego zdrowia i zarobkowania i procenta te ustalić. Jednego z tych lekarzy specyalistów wybiera uszkodzony, drugiego Zakład ubezpieczeń a trzeciego c. k. Sąd.

4) Ta wedle utraty zdrowia i zarobkowania procentualnie ustalona renta pozostaje już dożywota i przechodzi po śmierci uszkodzonego w całości bez żadnego potrącenia na rzecz pozostałej wdowy i niezaopatrzonych sierót po nim.

5) Renta doczesna podwyższa się w miarę systematycznego awansu, któryby poszkodowany w służbie był u-

zyskał aż do najwyższej rangi i klasy poborów i musi według tego każde ukrócenie pensyjne w tej mierze fundusz zakładowy uszkodzonemu uzupełnić.

6) Wszyscy ci, którzy obecnie pobierają już zredukowaną rentę, mają bez badania lekarskiego tę rentę otrzymać, która im po ukończeniu roku leczenia przyznaną była i mają dodatkowo otrzymać dopłatę za cały ubiegły czas, a to jako odszkodowanie za wyłożone wydatki z własnych funduszów na koszta leczenia, bo ci nieszczęśliwcy na poratowanie zdrowia całe swoje mienie ofiarowali, nawet się zadłużyli i obecnie nędzę i niedostatek cierpią.

7) Każda rozprawa sądu polubownego musi bezwarunkowo w języku macierzystym uszkodzonego być prowadzoną, dlatego sędziowie polubowni i rzeczoznawcy tym samym językiem władać muszą.

8) Rozprawy sądów polubownych muszą odbywać się w kraju gdzie uszkodzony jest zamieszkałym.

Tylko w ten sposób można sprawiedliwość i idei o ubezpieczeniu od wypadków zadosyć uczynić.

O reformę w tym kierunku tej ustawy proszą podpisani.

Listy z przestrzeni.

Krakow. Szanowna Redakcyo! Bezprzykładnego ograniczenia osobistej swobody w sprawach zupełnie prywatnej natury dopuściła się dyrekcya krakowska, wydając rozporządzenia, że węgli zakupionych przez kolejarzy na użytek prywatny, z kolei do domu nie śmie nikt wozić jak tylko akordant zakontraktowany przez c. k. dyrekcyę kolejową i to po cenach jakie temu akordantowi podobało się wyznaczyć, bez względu na to że każdy z nas mógłby sobie zgodzić przywóz za tańszą cenę przez innego furmana. Nie chodzi nam o to że przedsiebiorstwem tem trudnia się dwaj kolejarze z czynnej służby. Nie chodzi nam o to, że ludzie ci z tego tytułu odnoszą nawet piękne zyski, ale chodzi nam przedewszystkiem o ograniczenie naszej osobistej woli, chodzi nam o to, że taryfy zaakordowanych przedsiębiorców stanowczo są za wysokie i chodzi nam o to że nas zmusza się do opłacania przywozu zaraz przy kasie.

Chodzi nam dalej o to, że jesteśmy zależni od woli i czasu przedsiębiorcy, który węgiel dostarcza nam wówczas, kiedy kolej na nas przyjdzie, a kiedy często i gęsto my sami przy wadze obecni być nie możemy i w końcu chodzi nam o to, że w nieobecności naszej jesteśmy skazani na przyjmowanie do piwnicy takiego węgla jaki przedsiębiorca nam dowiezie. Żądamy stanowczo modyfikacyi okólników dotyczących tej sprawy L. 1481, 52696/II 18393 i 1852 o tyle, aby wola nasza nie była krępowana krzywdzącemi nas zarządzeniami.

Stryj *(Złotokołnierzowy towarzysz, tylko »baraba« nie kolejarz, zachwyt upada, umizgi do dziadowskich kieszeni, więc kalek kolejowych i dwóch smarkatych żydków ze Lwowa).*

Nasi »przyjaciele« socyaliści są wielkimi demokratami. w gebie. Niby gardzą tytułami ze względu na głoszoną przez nich absolutną równość klas i stanów, w istocie rzeczy jednek kult osób dochodzi u nich do najobrzydliwszego bałwochwalstwa i nie ma ludzi, łapczywszych na honory, tytuły i godności jak spanoszeni towarzysze. Niby to gardzą urzędnikami na ten przykład, — ale jeżeli gdzieś tam od czasu do czasu jeden tylko urzędnik zbliży się do nich, już zaraz pisma ich całemu światu rozgłaszają nowinę:

»Urzędnicy wstąpili do socyalistycznej organizacyi«. Albo z jakąż to pieszczotliwą lubieżnością wymawiają oni takie wyrazy jak n. p. *towarzyszka hrabina*, albo *towarzysz książę*, dla tego że tam jakiemuś zwaryowanemu arystokracie z nudów zachciało się zabawić w socyalistę tak samo, jak innej arystokratce zachciało się miłości z cyganem. Z taką samą błogością wymawiają oni wyrazy *towarzysz doktor X.* albo *towarzysz doktor X*, albo *towarzysz Radca miejski Y.* Teraz zaś od dłuższego czasu nie mogą się nacieszyć panem Moraczewskim pisząc o nim z niezwykłem nabożeństwem: *złotokołnierzowy nasz towarzysz nadinżynier kolejowy poseł Moraczewski* — widocznie jakby tym umkatem chcieli pokryć całą swą fizyczną i duchową golizne, której nic uczciwego czepic się nie chce. Jedno tylko źle że p. Moraczewski nie imponuje ani darem wymowy, ani znajomością kolejnictwa, gdyż przy kolei nigdy nie służył, bo w młodzieńczym wieku, rozpocząwszy swą karyerę przy budowie kolei, po dziś dzień pozostaje przy budowie, co ma tyle wspólnego z kolejnictwem, ile wspólnego np. ma młynarz z piekarzem. Pierwsze zachwyty z posiadania »złotokołnierzowego towarzysza« poczynają już ustępować miejsca zimnej rozwadze, czy też p. Moraczewski będzie w stanie dotrzymać wszystkich obietnic i zobowiązań jakie wziął na siebie przed wyborami?

Towarzysze pościągali tutaj na dzień 21 sierpnia kaleki kolejowe z całej Galicyi i dalejże poczęli się przymilać do ich kieszeni, tłómacząc im ze nic nie zrobią i nic, nie wywalczą jeżeli nie wstąpią do *Centrali* płacąc po 65 cnt. miesięcznie. Przeciw tej nagonce zaprotestował energicznie delegat krakowski p. Zegartowski, który w polemice z p. Moraczewskim odpowiedział że pensyoniści i renciści spełnili już swoje obowiązki wobec społeczeństwa a zatem i *Centrali* i że naciąganie dziadów na jakies centrale którym po tyloletniej służbie tylko próżne torby pozostały jest co najmniej nieuczciwością, której mowca się nie spodziewał wyjezdżając aż z Wieliczki na to zgromadzenie.

Nie agitacya za *Centralą*, ale obowiązkiem pana Moraczewskiego jest praca w parlamencie za wszystkimi skrzywdzonymi. Mowca zaś nie spodziewał się jadąc tutaj, że trafi na zgromadzenie agitacyjne socyalistyczne, a nie wiec biedaków kolejowych, którzy nie mają czem opłacać się wiedeńskim wyzyskiwaczom, w których interesie p. Moraczewski pracuje z zapałem godniejszym lepszej sprawy.

Przemówienie p. Zegartowskiego oklaskiwane rzęsiście przez zgromadzonych nie podopało się tylko dwom żydkom przysłanym przez Kaczanowskiego ze Lwowa. Mężowie ci poczęli zdradzać ogromne zaniepokojenie, żaląc się ze nie tylko Lwów ale także i Stryj *szwinn z Krakowa* poczynają *ryć w spaskudzony sposób.*

W ogóle zgromadzeni pensyoniści i rentowcy nie taili się z odniesionem wrazeniem, że cała ta komedya była tylko nagonką do *Centrali* i dla tego wszyscy rozjechali się w jak najgorszem usposobieniu, zwłaszcza że jaki taki naciągnął się na wydatki trudne do pokrycia w warunkach, w jakich żyją te biedne ofiary niewdzięcznego zawodu kolejowego. — Jedno trzeba przyznać, że p. Zegartowski przejechał się na Moraczewskim nic respektując bynajmniej jego złotego kołnierza, przez co »złotokołnierzowy towarzysz« stracił wiele ze swej aureoli.

Spytkowice. Przysłowie: „Nie daj Boże z Iwana pana" sprawdza się w zupełności na wirerze Sawczaku Michale, który zabłąkawszy się tutaj gdzieś ze wschodnich kresów naszego kraju osiadł naroszcie w Spytkowicach, sekując i prześladując nas biednych robotników od robot konserwacyjnych.

Pamiętają go tu jeszcze jako ostatniego nędzarza który dobroci i litości tutejszych mieszkańców zawdzięcza przytułek, przygarnięcie i przyczepienie się do kolei. Niewdzięcznik ten teraz porósłszy w dobrobyt niepamięta swych przykrych początków i każdego z robotników prześladuje. Z ust jego przez dzień cały nie wymknie się żadne przyzwoite słowo prócz: „psiakrew, — cholero, — taki i taki synie" że aż robota brzydnie człowiekowi. Gbur ten ma swego lizuna — którego nazwisko zamilczam na razie — fagas ten donosi mu o najmniejszem nawet 5 minutowem spóźnieniu każdego robotnika. A z donosów tych powstaje nowa wojna, nowe przekleństwa, wyzwiska, i obelgi, chociaż pan wirer sam dopiero o 8 godzinie rano przychodzi, a o 3-ciej schodzi już z roboty, skoro tylko poczuje, że drezyny nie ma na przestrzeni. — A są różne znaki na ziemi i na niebie, które o takiem niebezpieczeństwie przestrzegają biednego wirera. Jednakowoż dla zabezpieczenia się na każdy wypadek i dla upozorowania swego przedwczesnego zejścia ze

służby pan wizei Sawczak zapowiada partyi aby się dobize sprawowała, bo on idzie do stacyi celem oglądania i badania stanu rzeczy.

Sawczakowi zdaje się że kolej jest jego własnością i dla tego jak w swoim domu własnym, dopuszcza się różnych nadużyć, wożąc swoją połowicę wózkami kolejowymi po przestrzeni, używa robotników do przenoszenia lepszych progów do jego domu, do prywatnych usług w jego mieszkaniu, wózkiem kolejowym zwozi ziemniaki i każe sobie sporządzać sprzęty domowe przez robotników kolejowych.

Człowiek ten jest absolutnym szkodnikiem kolejowym, gdyż robotę wyznacza sobie nie tam, gdzie tego potrzeba wymaga, ale tam skąd mu bliżej do domu bez względu na to czy robota w tem miejscu jest potrzebna. Sawczak mając moc grzechów na sumieniu, w każdym robotniku widzi szpiega i swego wroga i dla tego nas prześladuje i wszystkim się odgraża, że ich podusi jak króle. Sawczakowi zawdzięcza Tomasz Niemczak swoje kalectwo, które go doprowadziło do torby żebraczej bez żadnego odszkodowania.

W ogóle Sawczak lekceważy sobie swoje obowiązki do tego stopnia, że o nieszczęście nietrudno, o czem zaświadczyć może robotnik Folga. Również zagadkowem wydaje się niezwykłe szczęście Sawczaka, jakie tenże ma do wynajdywania złamanych szyn, za które pobiera się premie? Są to rzeczy nad któremi koniecznie powinny się zastanowić władze kolejowe, gdyż chodzi tutaj o coś więcej aniżeli o zwykłą malwersacyę, bo chodzi tutaj o ludzkie życie i drowie.

Podgórze. Pięć lat upłynęło od czasu, jak „sławni“ technicy kolei państwowych zabrali się do budowy ogrzewalni i warsztatów reparacyjnych w Podgórzu a względnie w Prokocimiu. Nareszcie po 6 latach w roku bieżącym warsztaty te i ogrzewalnie do połowy powtarzamy do połowy — ukończono. Zupełnego bowiem wykończenia tych zakładów ruchowych ani po drugich 5 latach nie należy się jeszcze spodziewać. Wpędzono przeto kilkaset ludzi do niewykończonych budowli i urządzeń warsztatowych, bez obmyślenia dla nich odpowiedniego przystępu i połączenia pociągów, jako też nie zastanowiono się nad warunkami mieszkalnymi. — Bo co ich to obchodzi, tych wszystkich wielmożów tam w górze? My przenosimy, płacimy *Uebersiedlung* i kwita, a reszta nic nas nie obchodzi, choćby wam przyszło noclegować pod gołem niebem.

Murarze, cieśle, kamieniarze i inni rzemieślnicy jeszcze ciągle pracują około wykończenia tych budynków i teraz dopiero spostrzega się różne niedokładności i braki w obec których każdy laik musi postawić sobie pytanie, ażali zakłady to budowali prawdziwi technicy, świadomi przeznaczenia tych urządzeń i budynków dla celów ruchowych, lub też budowali je dyletanci stojący zdala od kolejnictwa i znajomości wszelkich najprymitywniejszych wymogów w tym kierunku. Zakład zatrudniający więcej jak 400 ludzi nie ma n. p. wody do picia i przez 5 lat „sławni“ technicy nie mogli wpaść na tę ideę?... *Da hort sich alles auf* powiedziałby na to niemiec, tylko nasze władze kolejowe uważają to niezawodnie jako drobne przeoczenie a może nawet zbyteczne wymaganie. Nawet ustawa przemysłowa wymaga jako niezbędnego warunku do prowadzenia zakładu fabrycznego, przedewszystkiem zdrowej wody do picia. Miałyżby c. k. dyrekcye kolei państwowej powyższe względy ustawowe nic a nic nie obchodzić? I czy personal zatrudniony w tych zakładach przy braku mieszkań i ogromnem oddaleniu od ludzkich siedzib ma w dodatku doznawać losu podróżników z pustymi Sachary?...

Godzina południowa nie służy bynajmniej do wytchnienia i wypoczynku dla robotników warsztatowych, nie służy ona bynajmniej do wyprostowania ciała i jak to mówią wyciągnięcia swoich kości. Każdy najmniejszy majster użycza takiej godziny swojej czeladzi dla wytchnienia. Tylko c. k. stachan stwarza swoim robotnikom takie położenie, że w tej godzinie przeznaczonej na wypoczynek, każdy z wywieszonym językiem biegnie jak pies, aby w domu z pośpiechem przełknąć łyżkę strawy, niedojeść jej i znowu popędzić do pociągu do roboty bez wytchnienia. I tak ma iść dzień za dniem, miesiąc za miesiącem, rok za rokiem w nieskończoność. A co będzie w zimie? Czy c. k. dyrekcya kolei państwowych nie widzi że tu gwałtowna szybka i natychmiastowa pomoc jest konieczną?

Kto z panów wielmożów dzierżących władzę kolejową chciałby się przekonać o wszystkich przyjemnościach na jakie wystawiony jest personal aby rano w południe i wieczór dostać się do warsztatów i ogrzewalni w Podgórzu i z Podgórza, ten niechaj poświęci dzień jeden na naoczne zbadanie tych stosunków, a o których przekonawszy się, niezawodnie złoży raport panu Horoszkiewiczowi że to piekło i katorgi, a nie zakład postępowy w nowożytnem kulturnem państwie.

Taki robotnik od 5 rano do 7 wieczór bezustannie jest na nogach i nie ma czasu się pożywić, gdyż cały swój czas jeżeli nie pracy zawodowej, to musi poświęcić pokonywaniu różnych trudności stworzonych przez zarząd kolejowy.

Wszelkie sprzeciwianie się tym nieludzkim stosunkom grozi napędzeniem z roboty, jak to miało miejsce z robotnikiem Kluską, który na szczęście znalazł zaraz miejsce w fabryce p. Zieleniewskiego z płacą dzienną 4 kor. i 40 hal. podczas gdy za piekło „stachańskie“ płacono mu dziennie 2 kor. i 80 hal. Teraz Kluska nie może wydziwić się sobie samemu, że za swoją tak nędznie wynagradzaną pracę pozwolił się tak długo maltretować i że reszta jego kolegów pozostałych nadal w tych katorgach prokocimskich, pozwoli się jeszcze maltretować?

Pracownie warsztatowe w Podgórzu zaopatrzone są w tak zwane *Oberlichty*, których dotychczas nie zaopatrzono atoli w zasłony, przez co przy większych upałach pracujący robotnicy narażeni są na udary słoneczne. Zaś betonowe posadzki narażają ich na reumatyzmy i podagrę.

Ostatnia niedogodność zdaje się nie sprawiała zbyt wielkich trosk i skrupułów c. k. dyrekcyi kolei państwowych w obec tego że bliskość siarczanych kąpiel w Swoszowicach i u p. Matecznego w Podgórzu zdolną była uspokoić wszelkie wahania się co do tej sprawy.

W końcu i pod względem technicznym, zakłady te budowane tak długo i z tak ogromnym nakładem są po największej części dziełem chybionem. Gdzie się tylko ruszyć, to albo o czemś zapomniano, albo czegoś niema, albo coś jest za małem, niedostatecznem, złem i nieodpowiadającem celowi, nad czem zastanowimy się innym znowu razem.

Gospodarka „stachańska“ w Prokocimiu w krótkim już czasie zapotrzebowała swych ofiar, bo oto donoszą pisma codzienne:

Dnia 28 sierpnia br. o godzinie 12 w południe ślusarz kolejowy Jan Stoch, wskakując do pociągu, zdążającego od Płaszowa do Krakowa, potknął się, upadł i dostał pod koła pociągu, które zmiażdżyły mu lewą nogę. — Stoch przewieziony został przez pogotowie Towarzystwa ratunkowego z dworca kolejowego do szpitala św. Łazarza, gdzie mu nogę natychmiast amputowano. Stoch po 24 godzinnych męczarniach umarł dnia 29 sierpnia.

Nowy Sącz. (*Magazyn materyałowy*). Od dłuższego już czasu w magazynie materyałowym toczyła się podstępna milcząca walka dwóch obozów, z których jeden grupował się około naczelnika tychże magazynów, rewidenta Franciszka Szczerbowskiego, drugi zaś około zastępcy tegoż adjunkta p. Harbuta Jana. Głównie chodziło o to ze p. Harbut nie *pasował* panu Szczerbowskiemu, który widocznie czuł się krępowanym swoim zastępcą, nie mogąc pod jego bokiem i czujnem okiem rządzić i gospodarzyć tak jak by mu się podobało. Najdogodniejszym zastępcą dla p. Szczerbowskiego byłby ktoś, kto posiada np. świadectwo wyzwolenia z jakiego zakładu psychiatrycznego i dla tego p. Szczerbowski popierał gorąco kandydaturę na swego zastępcę adjunkta p. Wilhelma Dubowskiego, za którym przemawiał jednoroczny pobyt w Kulparkowie. Projekta p. Szczerbowskiego nie udały się, bo ministerstwo kolejowe zamianowało zastępcą naczelnika magazynów materyałowych w Nowym Sączu p. Harbuta, człowieka na umyśle zupełnie zdrowego, a nadto sumiennego i prawego urzędnika. Nominacya ta pokrzyżowała widocznie jakieś plany na pół zwaryowanego tryumwiratu Szczerbowski, Dubowski i Sedlak, gdyż trójka ta rozpoczęła wojnę przeciw p. Harbutowi, która wziąwszy swój początek od pogardliwości wzroków, przybierała różne stopnie wrogiego usposobienia, aż w końcu w ostatnich dniach

objawiła się w postaci listu anonimowego pisanego do dyrekcyi i obwiniającego Harbuta o różne niebywałe nadużycia.

Z dyrekcyi wysłano na dochodzenie p Słomkę referenta dla spraw materyałowych w dyrekcyi krakowskiej. Ten oczywiście nic nie wykrył, jak tylko to, że denuncyantem i autorem anonimowych listów jest sam naczelnik magazynów Szczerbowski, który w toku dochodzenia przyznał się do autorstwa anonimów, atoli na poparcie zawartych tamże zarzutów, żadnych faktów ani dowodów podać nie był w stanie. P. Słomka wrócił do Krakowa i złożył sprawozdanie zastępcy dyrektora, radcy Zborowskiemu że na tej sprawie nic nie ma i że są to tylko same bajki. Tymczasem p. Zborowski pokazując p. Słomce nowy list anonimowy pisany tą samą ręką, który przysłano do dyrekcyi właśnie w tym samym międzyczasie kiedy pan Słomka robił dochodzenia w magazynie materyałowym w Nowym Sączu.

Postępowanie powyższe było szczytem łajdactwa i tchórzostwa, w obec którego p Harbutowi nie pozostało nic innego, jak tylko złożyć oświadczenie, że celem złożenia bardzo ważnych zeznań obciążających p Szczerbowskiego i jego gospodarkę, uprasza o wydelegowanie z dyrekcyi urzędnika, któremu z całem zaufaniem można będzie do protokołu złożyć dotyczące zeznania. Stanowisko Szczerbowskiego i z innych względów ma być mocno zachwiane, utrzymują zaś że naczelnikiem magazynów materyałowych wskutek tego ma być mianowany p Kurnikowski dotychczasowy naczelnik ogrzewalni krakowskiej.

KRONIKA.

Kronika wypadków. Wypadek mający miejsce dnia 22 sierpnia b r na stacyi w Czarny, — a który na szczęście nie miał żadnych poważniejszych następstw, — wykrył znowu hazardowe igranie z nieszczęściami i straszną lekkomyślność ze strony zarządu kolei państwowych. Że większa część taboru wozowego należy do starych rozsypujących się gratów, to jest publiczną tajemnicą, ale nie każdemu może wiadomo że wozy manipulacyjne czyli tak zwane »pakwagony», to najgorsze rupiecie w tym całym rozsypującym się kramie. W ogóle kierownik pociągu i manipulant urzędujący w takim wozie, znachodzą się w takiemsam niebezpieczeństwie, jak i laborant pracujący z ogniem przy dynamicie, albowiem wozy te każdy silniejszy podmuch wiatru zdolnym jest zmieść z pomostu na którym są osadzone Dowodem tego onegdajsza katastrofa w Czarny:

Pociąg Nr. 173 prowadzony przez kierownika Drożdża przyjechał z 15 minutowem spóźnieniem do stacyi Czarna. Tuż przed zatrzymaniem się pociągu rozluźniła się tak zwana „Zugstanga" u wozu pakunkowego, powodując zwiększenie się odstępów między maszyną i pakwozem i między tymże a następującym wagonem na jakie 3 do 5 metrow. Spostrzegłszy to nadkonduktor Drożdż dał natychmiast sygnał zatrzymania pociągu. Wskutek wstrzęśnień spowodowanych nagłem zatrzymywaniem dwóch lokomotyw i nacisku spowodowanego z tyłu biegiem, około 60 wagonów, ważących przeszło 1100 ton brutta, wóz pakunkowy w mgnieniu oka został zmieciony z rusztu pomostowego, tak że literalnie pozostało z niego kilka garści pruchna i nic więcej. Szczęście że nadkonduktor Drożdż zawczasu zeskoczył z tego wozu, nie ma bowiem wątpliwości że i po nim ani znaku by nie pozostało Wskutek wstecznego odbicia się wszystkich wozów w środku pociągu powstało takie wstrząśnienie, że wskutek tego uszkodzonym został konduktor pomocniczy z Rzeszowa Bereś. Wskutek wypadku pociąg pospieszny Nr 5 spóźnił swój przyjazd do Lwowa o blisko 4 godziny.

Plaga. Są sprawy, na które prócz publicznego pręgierza nie ma zresztą innego lekarstwa Krowodża murowana pod Krakowem jest kolonią wyłącznie niemal kolejarską, a plagą tej kolonii są niejący państwo Kurkowie. Pan Kurek były policyant a obecnie z bożej łaski konduktor, nie jest w stanie poskromić swej połowicy niepokojącej nie tylko wszystkich sąsiadów ale także i zwierzęta. Stadło to kłóci się i bija całemi nocami nie dając sypiać sąsiadom Kurkowie denuncyują najspokojniejszych mieszkańców o rzeczy nie bywałe, wskutek czego toczą się wieczne skargi i procesy o obrazy czci i oszczerstwa Dzieci karmią państwo Kurkowie przeważnie wódką, a cała Krowodza woła za niemi: oddaj kurę!.. Alkohol jest najważniejszym i prawie wyłącznym artykułem spożywczym w tej zacnej rodzinie Użytek tego kordyału jest tak uniwersalnym że nawet króliki i świnie karmi się wódką. Świnia wiecznie pijana, sucha jak szkielet i z używania alkoholu widocznie chorowita jest przedmiotem powszechnej litości tembardziej że swój stan chorobliwy objawia żałosnym kwikiem. Otóż Kurkowie są nie tylko dręczycielami ludzi, ale nawet dręczycielami zwierząt, a pręgierz ten może ich doprowadzi do upamiętania.

P. Stanisław Bloch redivivus. Aż w Krakowie dopiero dał o sobie znaki życia p. asystent Stanisław Bloch, o którego sławnych czynach w Bogumiłowicach, pisaliśmy w swoim czasie — P Bloch odetchnąwszy i oswoiwszy się z wielkiem miastem, poczyna wracać do swych wsiowych nawyczek i pomału poczyna próbować szczęścia, czyby też w obec konduktorów i nadkonduktorów nie dało się zastosować jego systemu praktykowanego w swoim czasie w Bogumiłowicach a polegającego na mordobiciu i obelgach. Jesteśmy proszeni do ostrzeżenia p. Blocha, aby porzucił wszelkie zakusy w tym kierunku bo tu w Krakowie pysk za pysk i obelga za obelgę może spotkać pana Blocha już nie mówiąc o konduktorach, ale na psotę taką zdobędzie się nawet każdy pucer i najniższy robotnik

Grubjanin. Na substytucyę do Kołomyjskich magazynów kolejowych w miejsce bardzo spokojnego i uczciwego urzędnika br. Lewartowskiego, przydzielono p. Szczepana Słowickiego - człowieka z natury porywczego lub nerwowo chorego — który w ście ruskim żargonie. gada impertynencye stronom interesowanym, każe wyrzucać je za drzwi poczekalni przeznaczonej dla publiczności, nie chce wydawać reszty lub żąda dopłat zupełnie nie należących się, trzaska okienkiem że aż szyby rozbija, — jednem słowem robi wrażenie człowieka złośliwego i nieprzyzwoitego. Prosimy P. T. Dyrekcye c. k. kolei państw. w Stanisławowie aby tego pana przeznaczyła do takiego oddziału — w którymby nie miał żadnej styczności.... z ludźmi.

Socyalistyczny teror wyborczy. Wiadomo że socyaliści nie mając innej wymówki z powodu tegorocznych klęsk wyborczych do Rady Państwa, obełgiwali opinię publiczną że przyczyną ich pogromu były szwindle i teror przeciwników, tymczasem gołosłownych tych twierdzeń nie potrafili poprzeć ani jednym dowodem, podczas gdy cały szereg rozpraw sądowych udowodnił jak na dłoni, że teror i szwindel wykonywano po stronie czerwonej, której udało się nawet roznamiętnić dla tej sprawy pewną część najgłupszych kolejarzy, którzy nierozwagę swoją muszą przepłacić teraz utratą służby i kilkumiesięczną kozą.

Jedną z socyalisycznych ofiar tego rodzaju jest robotnik ogrzewalni krakowskiej Jan Zradziński, który dnia 16 czerwca 1907 r brał udział w zbrodniczej awanturze murarza Piotra Imielskiego i towarzyszy, skazanego na 10 miesięcy ciężkiego więzienia za gwałt publiczny, stawanie oporu władzy, niebezpieczne pogróżki za wybory i t p. Jan Zradziński otrzymał 6 miesięcy ciężkiego więzienia, gorzko przeto odpokutuje swą porywczość godniejszą kogoś lepszego aniżeli takiego Klemensiewicza, lub takiego Imielskiego karanego już przedtem kilkumiesięczaem więzieniem za kradzież

Mamy nadzieję, że za jakiś czas będziemy w możności ogłosić publicznie, w jaki sposób czerwona partya wynagrodziła Zradzińskiego za ową kozę, którą przecierpiał nastawiając karku za obertowarzyszy

Samowola Kacyka. Naczelnik ogrzewalni w Podgórzu p Wejda wyrozumował sobie w dziwny sposób życie samodzierżstwu jego podległego personalu. Miły ten człowiek wyobraża sobie bowiem, że z chwilą gdy złoty kołnierz inspektorski uśmiecha mu się przy najbliższym awansie, cały podwładny personal plackiem przed nim, leżeć musi a korząc się w prochu swej niemocy, urządzić musi swoje życie prywatne w taki sposób, jak je w swojej podeschniętej muzgownicy wyobraża sobie przyszły inspektor p Wejda, który zarządził aby prośby o wolne i zniżone karty jazdy wnoszone były tylko dwa razy w tygodniu. Aby prośby te wrzucano do sporządzonych na ten cel skrzynek, skąd wyjmowane bywają i załatwiane tylko 2 razy w tygodniu, t j we wtorki i soboty.

Jest to w swoim rodzaju niesłychane ograniczenie przywilejów personalu kolejowego, a p. Wejda w swej rozbrajającej naiwności być może że nawet nie pojmuje jak wielkiego dopuszcza się nadużycia. Mamy nadzieję że jakiś organ c. k dyrekcyi oświeci pana Wejdę pod

tym względem i przypomni mu że karty jazdy dla kolejarzy i ich rodzin są ich emolumentem tak samo prawnie nabytym i zapracowanym sobie jak gaża, kwaterowe i inne zarobki Że ludzie potrzebują jeździć nie tylko we wtorki i w soboty, ale kiedy się im podoba że także w życiu kolejarzy zdarzają się różne nieprzewidziane wypadki nie czekające na wtorki i soboty i dla tego każdy *Ansuchen* odwrotnie musi być załatwiony.

Portyer Kostka w Podgorzu bije pasażerów. Dnia 21 sierpnia br. przy pociągu osobowym Nr 33 Kostka uderzył kilka razy jednego z podróżnych, który wsiadał do tego pociągu. Jaki był powód tego dotażnego wymiaru sobie satysfakcyi., nie wiadomo. Może jednak c. k. dyrekcya zajmie sie tą sprawą i zechce się dowiedzieć co za pobudki spowodowały pana Kostkę do takiej azyatyckiej brutalności, w obec klientów jego chlebodawcy?

Odpowiedzi redakcyi.

Autorowi korespondencyi ze Lwowa. Zamiast zwracać się przeciw piętnowanym przez nas tyranom personalu, Pan stajesz w ich obronie i występujesz przeciw naszemu pismu z zarzutami. „Nowy Kolejarz" nie powstał na skinienie kaprysu ale ma on swą historyę, martyrologię, swój program i swoje tradycye, których mu nie wolno porzucić gwoli kilku jednostkom, którzy prócz obiecanki wstąpienia do naszej organizacyi dla samej wyznawanej przez nas idei nic zgoła jeszcze nie zrobili. Nasze pismo nie puszcza się na łowienie członków za każdą cenę, dla tego też i p Dubskiego rehabilitować nie możemy, zwłaszcza że panu temu stała otworem szeroka droga do szukania sobie zadosyćuczynienia na właściwej drodze sądowej P. Dubski ma atoli czas jeszcze do nawrócenia się na uczciwą drogę, a gdy się to stanie, wówczas z pewnością nie odmówimy mu uznania Jednakowoż tąk jak dzisiaj rzeczy stoją, my do tego cośmy od 6 lat o panu Dubskim pisali, ani jednego uczciwego dorzucić nie możemy słowa.

Nawróceniu się pana Dubskiego nie jesteśmy bynajmniej przeciwni i może w tym kierunku Szanowny korespondent zechciałby trochę popracować.

W... W... O uniformach napiszemy w najbliższym numerze, dzisiaj bowiem z braku miejsca nie możemy.

I... M... Czekamy na bardziej wyczerpujące wiadomości o stanisławowskich malwersacyach.

Od administracyi.

Wszystkich p p. Kolegów i P T odbiorców rachunków do L 58/907 uprasza się uprzejmie o wyrównanie zaległości, które razem wzięte przekraczają kwotę tysiąca koron, niezbędnych do rozszerzenia naszego wydawnictwa

KOMUNIKATY.

Bloczki wyborcze Nr. 3. 4. 7, 10, 11, 13' 16, 17, 20 22, 21, 28, 37, 39, do 45 i 47 nie zostały jeszcze złożone przewodniczącemu byłego »komitetu wyborczego kolejarzy« Uprasza się wszystkich P. T. Kolegów znachodzących się w posiadaniu tych ściśle zaliczalnych kwitaryuszy, aby je jak najspieszniej w administracyi *Nowego Kolejarza* zdeponować zechcieli.

Baczność kolejarze w Podgórzu!

Mąż zaufania krajowej organizacyi kolejarzy pan Paweł Boczkaja, mieszka od dnia 1 września 1907 r. przy ulicy Lwowskiej l. 20, I. piętro, oficyna, gdzie należy zgłaszać przystąpienie do naszego Stowarzyszenia, tudzież uiszczać wkładki miesięczne i zasięgać wszelkich informacyi w sprawach organizacyjnych.

Zarząd.

Zarząd krajowej organizacyi kolejarzy „SAMOPOMOC" W KRAKOWIE.

przyjmuje członków na następujących warunkach:
wpisowe 50 halerzy — wkładki miesięcznie 1 korona dla dekretowych: 50 hal., dla prowizorycznych i robotników.

Każdy z członków otrzyma 2 razy w miesiącu czasopismo zawodowe „Nowy Kolejarz" bez osobnej dopłaty

Po upływie 3-miesięcznego uczestnictwa, każdy z członków ma prawo żądać od Stowarzyszenia pokrycia kosztów obrony prawnej w sprawach wyniklych ze stosunku zawodowego

Członkowie którzy w sposób nie pozbawiający ich czci, środków do egzystencyi pozbawieni zostali, otrzymają jednorazową zapomogę w trzykrotnej wysokości włożonych przez nich wkładek, najmniej jednakże 20 koron

Inne bliższe postanowienia zawierają statuty Stowarzyszenia, które po złożeniu wpisowego członkom doręczone zostają.

Stowarzyszeniem zawiaduje Zarząd złożony z samych kolejarzy.

Zgłoszenia przystąpienia należy adresować: »Samopomoc«, Kraków, ulica Szpitalna L 7.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: W. Etgens.

Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu